



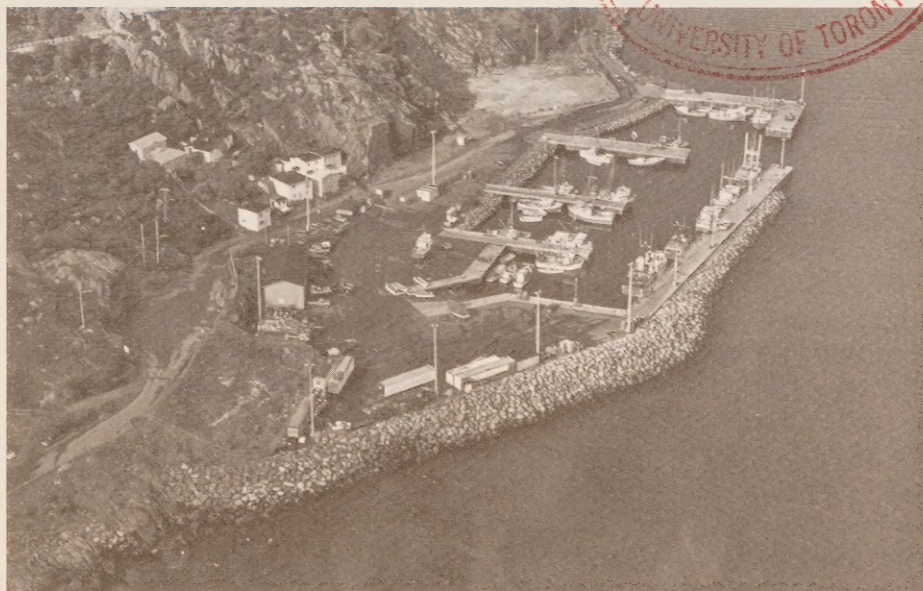
FORT AMHERST: SERVING THE COMMUNITY

Fort Amherst has served the community of St. John's and the province of Newfoundland and Labrador for more than 200 years. The fort itself was built in the 1770s to defend the entrance of "The Narrows," the channel leading to St. John's Harbour. Though the original fort has disappeared, the same location, high on a hill overlooking The Narrows' southern shore, was used during World War II for gun placements to protect the harbour from German U-boats.

Today, the Fort Amherst Small Boat Basin serves the fishers of St. John's and other nearby communities. "St. John's is Canada's oldest city and its harbour is Newfoundland's largest fishing harbour, and Fort Amherst plays an important role in both the city and harbour," says Bill Jenkins, Program Officer, Eastern Newfoundland.

Fishing vessels have long used the south side of St. John's Harbour, explains Mr. Jenkins, while larger ocean-going commercial vessels use the north side. As the fishery (and the size of the boats) grew, the increasing shortage of space and modern services prompted local fishers and Small Craft Harbours to search for additional berthage. "No location was a good location," he comments. "Eventually, we settled on the Fort Amherst site and built the entire Small Boat Basin out from the coast line."

With the site chosen and the necessary funding applications to the federal government approved, a full year of construction work followed. To create berthage and service space along the sheer cliff and



The Fort Amherst Small Boat Basin, including a large paved area for trucks (seen at left), space for the Harbour Authority's offices and workshops, and breakwaters and wharves, was built out from the steep rocky shoreline of "The Narrows," the channel leading to St. John's Harbour.

rocky coastline, tonnes of rock were dumped and levelled to create roads, parking and building space, and breakwaters, and the site was fitted with crib-work wharves and finger piers. At the time, it was the largest project Small Craft Harbours had ever undertaken, says Mr. Jenkins, costing \$8 million. The Harbour Authority of Fort Amherst Small Boat Basin was incorporated and the facility opened in August 1991.

Today, of the approximately 150 fishing vessels using St. John's Harbour in the summer, 75 tie up at Fort Amherst, says Harbour Supervisor Dan Mullett.

Since its incorporation, the Harbour Authority's board of directors and harbour personnel have worked hard to develop a

comprehensive range of services for fishers. These include berthage, vessel storage and launching, and oil disposal. Fishers also have access to facilities for electrical hook-ups and off-loading, a forklift, a fully equipped welding shop that they can rent, and supplies such as water fiberglass and other materials. All of this benefits both the fishers (many of whom are transient, returning to their home ports in the winter) and the Harbour Authority. "Whatever they need, it's here on-site for them," explains Mr. Mullett. "If we see a chance to make a few dollars, we'll take that opportunity."

Continues on page 2

CONSULTATIONS AND GOOD NEWS ON NHAAC AGENDA

The fall 2003 National Harbour Authority Advisory Committee (NHAAC) meeting was held from November 19 to 21, in Ottawa.

SCH WILL NEED TO EXPLORE OPPORTUNITIES AND PURSUE WAYS OF OPERATING IN AN EFFORT TO NOT ONLY REDUCE COSTS BUT ALSO TO INCREASE REVENUES.

George Da Pont, Assistant Deputy Minister, Human Resources and Corporate Services, Department of Fisheries and Oceans, provided an update on the Departmental Assessment and Alignment Project. He advised that, due to government-wide financial restraints, Small Craft Harbours (SCH) will need to explore opportunities and pursue ways of operating in an effort to not only reduce costs but also to increase revenues. He informed

NHAAC members of an internal workshop that had been held earlier in the fall, with participants from within the Department as well as former SCH employees, to brainstorm and develop options for new ways of doing business. He pledged that NHAAC would be part of the consultative process. The following day, Mr. Da Pont rejoined the group, providing the five regions an opportunity to present their specific regional views and concerns to him.

A number of other significant items were discussed at the two-day meeting, including insurance matters and the potential impact on harbour authorities of a revised *Canada Corporations Act*. Good news for harbour authorities came from SCH's promise to investigate the various avenues through which bodily injury insurance coverage could be purchased for harbour authority board members.

Presentations were also made on the new online HA Discussion Forum and, based on a national survey of harbour authorities, improved fee collection strategies to increase revenues.

Share Your Views

Through the HA Discussion Forum, harbour authority members, SCH staff and interested members of the public across Canada can share their views, comments, concerns and ideas about anything related to harbour authorities.

To find out more and join the Forum, just go to the SCH Web site: www.dfo-mpo.gc.ca/sch/ha-listserve_e.html.

Harbour Authorities Forum, Vol. 10, No. 1

Editor: Linda Brisebois

Associate Editor: Richard Lockert

Staff Writer: Lisa Marie Dyche

Editorial Advisors: Emilie Thériault and Levi Timmermans

Fax: (613) 952-6788

E-mail: schinfo@dfo-mpo.gc.ca

Web site: www.dfo-mpo.gc.ca/sch

Editorial and Production Services
Whitehall Associates

Publisher

Small Craft Harbours, 14N178
Fisheries and Oceans Canada
Ottawa, Ontario K1A 0E6

© Ministers of Public Works and Government
Services Canada 2004

ISSN 1203-5564

Printed on recycled paper



Fort Amherst — continued from page 1

Much of the Small Boat Basin's revenue is made from its off-loading facilities and services. The Harbour Authority charged half a cent per pound on the approximately 6 million lbs (2.75 million kg) of scallop, crab, monkfish and lobster off-loaded at the Fort Amherst facility in 2003, about a quarter of the total catch entering St. John's Harbour. The catch is then trucked away to processing plants in other communities, such as Port de Grave, 50 km away. The Harbour Authority leases space to a fish purchasing company and it has also bought and re-sold scallop fishing gear in the past.

Designed when most fishers used trapfish boats of less than 14 m, the Fort Amherst Small Boat Basin was a tight fit for today's larger boats almost as soon as it was built. "We save some space and protect the boats by using the outside wharves for off-loading, and reserving the inside wharves and finger piers for docking," says Mr. Mullett. Small Craft Harbours and the Harbour Authority are discussing an expansion of the Small Boat Basin to accommodate more and larger vessels. This will both increase the Harbour Authority's revenue and improve its ability to provide services.

The work that went into creating the Small Boat Basin, developing its many services, and current efforts to expand the harbour will allow Fort Amherst to continue to serve St. John's and Newfoundland as ably in the future as it has in the past.

Photos, contact information and a list of services offered at the Fort Amherst Small Boat Basin can be viewed at the Harbour Authority's Web site (www.smallboatbasin.nf.net).

QUICK ACTION CONTAINS SPILL

Small Craft Harbours-sponsored training, spill kits and emergency procedures made quick work of a small fuel spill in Port Saunders, Newfoundland and Labrador, in June 2003. "Harbour authority personnel took quick and correct action to contain the spill and contact the appropriate agencies," says Jim Cheeseman, Area Chief, Small Craft Harbours, Western Newfoundland and Southern Labrador.

When the oil slick was first reported, Harbour Supervisor Maurice Ryan suspected unauthorized bilge pumping. Within minutes, however, the slick's source was discovered to be one of a pair of fuel pipelines installed by Imperial Oil in 1961 to transfer the community's fuel from transport ships to storage tanks on shore. Capped when the system was shut down in 1993, the pipelines under the wharf had deteriorated extensively from continuous

exposure to salt water. Mr. Ryan immediately placed a bucket under the leak and deployed an absorbent boom to prevent the slick from spreading further.

**"WITHOUT A HARBOUR
AUTHORITY IN PLACE,
THERE'S NO ONE IN CHARGE
AT THE HARBOUR."**

Small Craft Harbours, Imperial Oil, the provincial environmental and labour departments, Environment Canada and the Port Saunders Town Council responded quickly to calls from Mr. Ryan and Mr. Cheeseman.

Within five hours, representatives from all of the contacted agencies were on site.

An Imperial Oil oil recovery unit arrived later that same evening, coming from three hours away.

The Imperial Oil team deployed a large boom around the wharf to prevent seepage beyond the affected area. An oil recovery pumper truck removed all the fuel from the harbour and the leaking pipeline within three days. The second pipeline was pumped empty about two months later, recovering approximately 1,000 gallons of fuel and 50 gallons of fuel-contaminated water.

The entire incident highlights the importance and value of a harbour authority to the community and the environment, concludes Mr. Cheeseman. "Without a harbour authority in place, there's no one in charge at the harbour. It's easy to assume that 'someone else will take care of it' with possibly disastrous results."

COOPERATION AVERTS ENVIRONMENTAL AND ECONOMIC DAMAGE

Serious environmental and economic damage seemed imminent when a vessel undergoing repairs on the slipway at Lockeport Harbour in Nova Scotia went awash and released fuel into the harbour in November 2003.

Fortunately, the harbour escaped any significant consequences. "Several factors worked to our advantage," explains Bill Malloy, Business Manager, South Eastern Shore, Maritimes Region. A good working relationship between all the relevant agencies and a knowledgeable on-site harbour authority representative were the most important factors, he emphasizes.

In addition, wind and tide conditions that contained the spilled diesel (which dissipates quickly) to approximately one quarter of the inner basin of the harbour helped the situation. "All we really had to do was contain the spill and let nature take care of it."

"It was lucky that it happened when it did," adds Eugene Scott, Lockeport's



Quick action prevented contamination of wooden lobster holding cars and the harbour from diesel fuel and engine oil that leaked from a boat that went awash on the slipway of Lockeport Harbour in Nova Scotia.

Harbour Supervisor, who first reported the spill, early on the first day of lobster season. "A day or even a few hours later and there would have been full lobster cars to protect."

A flurry of phone calls brought representatives of Small Craft Harbours, the Canadian Coast Guard, the Nova Scotia Department of Environment, the Canada Food Inspection Agency, local Conservation and Protection officers, and two environmental companies to the harbour within hours to assess the situation and start the clean-up.

Absorbent spill booms placed around the vessel contained further leakage. These were followed by double layers of non-absorbent booms around the other areas of the harbour, including the harbour's 13 lobster holding cars. "The fuel would have soaked into the wood and made them unusable," explains Mr. Malloy.

QUICK RESPONSE TO HURRICANE JUAN

On September 30, the day after Hurricane Juan stormed its way across Maritimes Region, Small Craft Harbours personnel were inspecting and assessing the havoc left in its wake. Damage was extensive throughout the region. For example, "almost every harbour facility between Queen's County and Halifax County [approximately 350 km of coastline] was damaged," describes Business Manager Bryce Duggan.

After making initial assessments, Small Craft Harbours personnel contacted Public Works and Government Services Canada for the engineers and technicians needed to plan and execute the necessary repairs (using approximately \$1.5 million of emergency funding). "It was urgent to complete the work in time for the opening of the fall lobster season on November 25," emphasizes Mr. Duggan.

This deadline was met, says Bruce Holland, Chairman of the Harbour Authority of Terrence Bay/Lower Prospect, though much work remains to be done.

CBC VISITS PORT DE GRAVE

There was more than the usual excitement around the fifth annual Boat Lighting Night in Port de Grave, Newfoundland and Labrador. On December 8, the CBC news program *The National* broadcast live from the Morgan and Hawe Memorial Building, home of the Port de Grave Harbour Authority. It was the first of *The National's* six "Road Stories" episodes. The broadcast, with Peter Mansbridge, Rex Murphy and Carl Wells, featured a special "preview" boat lighting event, held in advance of the scheduled community celebration later in the week.



Hurricane Juan left a trail of destruction in its wake but quick action and cooperation by government agencies and community organizations restored harbours to working condition in record time.

"The government wharf [lifted off its blocking and buckled by the storm surge] was repaired immediately. We were very pleased that the response and the funding came so quickly." Private wharves and buildings, also eligible for emergency funding, are being repaired and rebuilt as time allows.

Individual harbour authorities and community organizations also worked

together to clean up their towns and harbours, hauling away the numerous fallen trees, heaps of ocean vegetation and debris that lay scattered everywhere. Of special mention for their clean-up efforts are the communities of Terrence Bay/Lower Prospect, Three Fathom Harbour, Sambro, United Communities, West Berlin and Feltzen South.

HEALTH AND SAFETY TRAINING LEADS TO NEW CAREER OPPORTUNITY

A new interest and career opportunities have developed for one person who took an occupational health and safety course organized by Small Craft Harbours. The course was offered in July 2003 in Hermitage, Newfoundland and Labrador (see "Training creates 'Ambassadors for Safety,'" in the fall 2003 issue of *Forum*).

"I just found it fascinating," says Etta Loveless of Seal Cove. "Safety is something that so many people take for granted, but the course helped put

safety and prevention in a different light." Ms. Loveless took further courses and is now qualified as both an occupational health and safety representative on work sites with more than 10 workers and as a trainer. She received her licence in October 2003 and now teaches courses sponsored by Small Craft Harbours. "I hope to go on to become an occupational health and safety work site inspector," she explains.

ECONOMICAL FLOATING DOCKS REPLACE WHARF

A project to replace the old timber pile wharf at Winnipeg Beach on Lake Winnipeg will be completed by this summer. "The old wharf was built 50 years ago, and parts of it were completely rotted," explains Ed Isfeld, President of the Winnipeg Beach Harbour Authority Inc.

This summer's work will complete a project begun in 2001, when nearly 92 m of the wharf were replaced with floating docks, says Mr. Isfeld. The harbour's remaining 61 m of timber pile wharf will be replaced with more economical floating docks. Before building and installing the new floating docks, the old rotted piles will be removed and the underwater area covered with rock and rubble.

Keith Freeman, Program Development Officer, Central and Arctic Region, describes the composition of the new floating docks: "The 2.7-m-wide floating docks are built in 6.1-m-long sections from pressure-treated Douglas fir and extruded polyethylene tanks filled with Styrofoam." The floating docks are anchored to the shoreline with steel pilings, he adds, such that the docks can move up and down with the change of water elevation. The water elevation in the south basin of



New floating docks at Winnipeg Beach harbour replace a 50-year-old timber pile wharf. The floating docks, made of Douglas fir and Styrofoam-filled tanks, are anchored to the shoreline with steel pilings. The anchoring system allows the docks to move up and down freely with the change in water elevation.

Lake Winnipeg can vary by up to 1 m when a strong north wind blows excess water into the south basin.

Winnipeg Beach is home to approximately 56 boats, including 50 skiffs between 6 and 7 m in length used to fish for pickerel and sauger in the southern

part of Lake Winnipeg, and 6 larger boats, between 14 and 19 m long, which are used for whitefish in the northern part of the lake in the spring. The new floating docks are called "whitefish floats" because they are large enough to berth a whitefish boat, explains Mr. Freeman.

FIREFIGHTING PLAN CLEARS SMOKE QUICKLY

Recent firefighting training in Queen Charlotte City, British Columbia, could not have come at a better time. Volunteer firefighters responded within minutes when smoke was reported billowing from a vessel moored in the Queen Charlotte City harbour on November 21. They moved quickly and without hesitation, thanks to taking a course on marine firefighting techniques and subsequent practice sessions (see "Where There's Smoke . . . There Should be a Firefighting Plan," in the spring 2003 issue of *Forum*).

"Two hooked up the dry fire lines, another two suited for smoke, while the

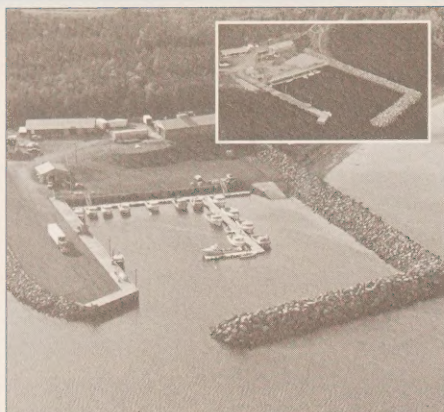
Officer in Charge assessed the situation," reports Bob Olsen, Queen Charlotte City Harbour Manager. "The fire was reported at 11:05 a.m., and by 11:20 it was out." Thanks to quick action, the vessel sustained minimal damage, Mr. Olsen reports. A frayed and previously burnt electrical cord was the suspected cause of the fire.

The firefighters' training and follow-up planning and practice sessions played a big part in the quick response and control of the fire, says Mr. Olsen.

Also, he continues, recommendations arising from the course led to the

installation of dry fire lines connecting the harbour facilities to the city's water system, a fire hydrant at the top of the wharf and stanchions along the wharf. This system, installed just before the fire, means that every point in the harbour can now be reached with a 15 m hose, a great improvement over the 400 m of hose formerly needed to connect to city hydrants across a busy road.

"It was an impressive performance," Mr. Olsen concludes. "The training really paid off."



The refurbished Bayfield Harbour and how it looked in 2001 (inset).

GRAND OPENING AT BAYFIELD HARBOUR

The Harbour Authority of Bayfield, Nova Scotia raised public awareness of Harbour Authority activities and showcased Bayfield's renovated and extended facilities with a grand opening of its new wharf on July 5, 2003. Hundreds attended this event: families, community members and local dignitaries enjoyed boat rides, games, raffles, music, First Nations drummers, free refreshments, displays and more. Two retired fishers cut the ribbon to open the wharf.

LOCAL FISHERS HAVE VOICE IN REGULATORY AGENCY

Members of the Freshwater Harbour Authorities Advisory Council have a voice in the marketing agency that governs the pricing and sale of their catches. Ron Balantyne, a commercial fisher, former band councillor with the Grand Rapids First Nation and current president of the Grand Rapids Fisherman's Co-op, and Edward Isfeld, a commercial fisher, past president of the Lake Winnipeg Fisherman's Association and current president of the Winnipeg Beach Harbour Authority, were appointed to the board of the Freshwater Fish Marketing Corporation (FFMC) in November 2003.

As a provincially recommended appointee, Mr. Balantyne will represent the interests of Manitoba fishers on the FFMC board. He replaces Mr. Isfield, who, after 13 years as a provincial appointee to the board, was re-appointed as a federal representative, replacing a retiring federal appointee.

Created in 1969, the FFMC is a self-sustaining federal Crown corporation that acts as buyer, processor and marketer of freshwater fish from Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Northwest Territories and part of northwestern Ontario. The Corporation distributes its profits annually to participating fishers.

RECOVERY OF CRASHED PLANE AIDED BY PORT DOVER VESSEL

Nadro Marine Services' tow tug *Vigilant 1*, from Port Dover Harbour in Port Dover, Ontario, in Central and Arctic Region, helped recover the wreckage of a downed plane from Lake Erie in late January.

"We were there to render assistance to the *Samuel Risley*, the Canadian Coast Guard icebreaker on the scene, by keeping any loose ice away from the recovery teams and equipment," explains Bill Nadrofsky, operations manager of Nadro Marine Services. The 26-m, 1,500 horsepower *Vigilant 1* was the only tow tug available to help with such an operation, since other tow tugs on Lake Erie were already frozen in, and ice had closed river and canal access from other lakes, he explains.

The vessel's 3.7-m draft was also a consideration, says Mr. Nadrofsky. "The Coast Guard vessel draws over 6 m and the crash site was in about 8 m of water."

Georgia Express flight 0126, which crashed into Lake Erie on January 17, shortly after takeoff from Pelee Island, claimed the lives of eight men returning from a hunting trip on the island, a dog, the pilot and his friend.

WEB SITE PROMOTES COMMUNICATION

Central and Arctic Region covers a vast territory, stretching from Ontario to Alberta and north to Nunavut. Its 28 existing and 6 proposed harbour authorities face enormous challenges communicating with each other.

The Freshwater Harbour Authorities Advisory Council (FHAAC) Web site (www.fhaac.com) is intended to help improve communication among harbour authorities, explains Kelly Beech, administrative student at the Small Craft Harbours office in Winnipeg.

The site also carries PDF versions of the FHAAC newsletter, *Anchors Aweigh*, news items of interest to Central and Arctic Region harbours and useful links, such as to the national Small Craft Harbours Web site (www.dfo-mpo.gc.ca/sch) and the Weather Network (www.theweathernetwork.com).

NEW STORAGE TANK REGULATIONS



New regulations governing the storage of petroleum products and allied petroleum products are expected to come into effect in 2004

and will be enforced by the Environmental Protection Branch of Environment Canada.

The new regulations require the Department of Fisheries and Oceans to register, possibly upgrade, and monitor all the storage tanks owned on federal lands (including storage tanks managed by regional harbour authorities). Privately owned fuel storage tanks situated on federal lands also require registration with

Environment Canada, and are the full responsibility of the owner.

Once in effect, these regulations give responsible parties one year to register applicable storage tank systems with Environment Canada, and up to four years to upgrade underground and shop-fabricated aboveground storage tank systems currently in use to meet the new standards.

Enforced under the *Canadian Environmental Protection Act*, these regulations are stricter than those they replace. In addition, a wider range of storage tanks will require registration (and compliance with the standards set out in the regulations).

For example, while the previous regulations stated that all underground and aboveground storage tanks (with a capacity of 4,000 L or more) required registration, the new regulations apply to all underground storage tank systems and to outside aboveground storage tank systems of 2,500 L or greater. The only storage tanks not included in these regulations are aboveground storage tank systems with a capacity of 2,500 L or less that are connected to a heating appliance or emergency generator. All waste oil tanks are covered by the registration requirements.

Specifications and information required for registration include the following:

- plans, drawings and specifications stamped and signed by a professional engineer;
- a signed statement by a certified installer ensuring that the tank complies with design and installation requirements;
- as-built drawings identifying the location of the tank on the updated site plan for each location; and
- environmental emergency plans for each site where storage tank systems are located.

For more information, consult the Storage Tank Systems for Petroleum and Allied Petroleum Products Web site at www.ec.gc.ca/st-rs/.

KEEPING HARBOUR WASHROOMS CLEAN

The Pacific Region's second Environmental Fact Sheet, *Initiative 2: Guide to Harbour Washrooms*, provides guidelines and suggestions for the construction and maintenance of sanitary facilities.

Structure

- Site your washroom on land, for fire safety and to avoid frozen pipes.
- Make it accessible by people with disabilities, complying with barrier-free design.
- Use the *National Building Code of Canada* and those of the local jurisdiction.

Design

- Create an aesthetically pleasing design that blends with existing structures.
- Design for ease of maintenance, cleanliness and attractiveness.
- Emphasize efficient and economical heating, lighting and ventilation.
- Incorporate storage, public telephones or bulletin boards.
- Include a wide roof overhang in the design to provide useful outdoor space.

Access

- Make it convenient for boaters to walk to/from their vessels.
- Situate it close enough for harbour staff to supervise.

Maintenance

- Plan for low maintenance, cleaning and efficient use of space.
- Include wall-mounted sinks, urinals and trash receptacles.
- Eliminate daily refills with high-capacity towel and tissue holders.
- Minimize waste and daily cleaning with electrical sensor-operated hand dryers.

Operation

- Post clearly recognizable washroom symbols.
- Post emergency contact telephone numbers.

For copies of these environmental fact sheets, contact Small Craft Harbours, Pacific Region: Tel.: (604) 666-4875; fax: (604) 666-7056.



DEAR HARBY

Our Harbour Authority is relatively new and we do not have any directors with accounting experience. What can we do to ensure that we are handling our finances correctly?

"While many fishers are small business owner-operators and are familiar with business practices, there are some differences between an owner-operated business and a harbour authority," says Robin Richardson, Program Officer, Pacific Region. "As a non-profit, the harbour authority may have differing accounting practices and requirements, often with more people involved. As a result, harbour authorities should be aware of the potential for misunderstanding and miscommunication," he comments.

Or, as was the case for one harbour authority in New Brunswick, the potential for fraud, adds Alain Noel, Business Manager for Northeast New Brunswick. There, the harbour authority's board of directors did not realize that its wharf manager had embezzled \$67,000 over three years, until the harbour lights went out one evening. NB Power had cut off the harbour's electricity service for non-payment. After an accountant and the RCMP were called in, the harbour manager was charged and convicted of fraud. The accountant and Small Craft Harbours then guided and advised the board through the long process of paying off the accumulated debts and re-organizing its accounting practices.

To help avoid this situation, harbour authority accounting practices should include financial controls, such as a well-defined separation of money-related tasks, recommends

Mr. Richardson. For example, the harbour manager might collect payments, but a director would make the bank deposits. Another control is to have two directors review the invoices prepared by the harbour manager before issuing two-signature cheques to pay the bills. "This not only limits any one person's ability to handle funds improperly, but it also maintains regular communication between harbour personnel and directors about the harbour authority's financial operations."

In addition, sequentially numbered and dated receipts should be issued for every transaction with one copy given to harbour users and another retained by the harbour authority in a secure place. Employee monitoring and conscientious record-keeping is essential. In one harbour, when the regular employee was on vacation, the harbour authority was surprised to see its revenues increase significantly. The replacement employee had been much more diligent about recording and receipting each transaction. In addition, harbour users should be encouraged to ask for a receipt for every payment they make.

Regular audits (done by a professional accounting firm) at least once a year also help keep everyone organized and informed, Mr. Richardson adds. The audit results can then be presented at the harbour authority's annual general meeting, and provide assurance to the membership that the board of directors

is practising due-diligence as the financial managers of the harbour authority.

Mr. Richardson also recommends that, as much as possible, harbour authorities reduce the "liability" of having cash in the office by doing the following:

- requiring a bank deposit when the cash in the office exceeds a set amount (e.g. \$200);
- collecting harbour fees through automatic deductions, credit cards or post-dated cheques;
- handling visitor and tourist transactions through a credit card or debit card system (weigh the expense of such a system against the convenience for the harbour and for your visitors); and
- keeping any on-site cash in a secure place and limiting the number of people who have access.

"The best advice I could give to a harbour authority director," says Mr. Richardson, "is to review your financial operations on a regular basis and if you have questions about your harbour authority's finances, seek the advice of SCH or a qualified accountant."

Here is a useful Web site with information about financial management:

- The University of Victoria School of Public Administration, Voluntary Sector Knowledge Network: Financial Management: www.vskn.ca/fimgt.htm.

Notre Administration portuaire est relativement nouvelle et nous n'avons pas de directeur possédant de l'expérience en comptabilité. Comment pouvons-nous assurer que nous gérons nos finances correctement?

« Bien que plusieurs pêcheurs soient des propriétaires de petites entreprises et qu'ils connaissent les méthodes de gestion, il y a certaines distinctions entre la gestion d'une entreprise exploitée par le propriétaire et la gestion d'une Administration portuaire », dit Robin Richardson, un agent de programme de la Région du Pacifique. « En tant qu'organisme sans but lucratif, l'Administration portuaire peut avoir des méthodes de comptabilité et des exigences différentes, sans compter qu'elle fait souvent intervenir un plus grand nombre de personnes. Par conséquent, les administrations portuaires devraient être conscientes du potentiel de mésentente et de mauvaise communication que cela représente », explique-t-il.

« Ou encore, comme l'illustre le cas d'une administration portuaire du Nouveau-Brunswick, le potentiel de fraude », ajoute Alain Noël, le directeur administratif pour le nord-est du Nouveau-Brunswick. À cet endroit, le conseil d'administration de l'Administration portuaire n'a pas réalisé que son directeur de quasi avait détourné une somme de 67 000 \$ sur une période de trois ans, jusqu'à ce que l'électricité soit coupée un soir. Énergie NB avait coupé le service d'électricité du port pour défaut de paiement. Après enquête par un comptable et la GRC, le directeur du port a été accusé et reconnu coupable de fraude. Par la suite, le comptable et les Ports pour petits bateaux ont guidé et conseillé le conseil d'administration à travers un long processus de paiement des dettes accumulées et de réorganisation de ses méthodes de comptabilité.

« Afin d'éviter qu'une telle situation se reproduise, les méthodes de comptabilité de l'Administration portuaire devraient

comprendre des contrôles financiers, comme la division bien définie des tâches liées à l'argent », recommande M. Richardson. Par exemple, le directeur du port pourrait percevoir les paiements, alors qu'un autre directeur ferait les dépôts à la banque. Un autre contrôle consiste à faire réviser par deux directeurs les factures établies par le directeur du port avant d'émettre des chèques à deux signatures pour le règlement des factures. « Non seulement cette méthode de contrôle restreint-elle la capacité de toute personne à manipuler les fonds de façon inappropriée, mais elle permet aussi de maintenir une communication régulière entre le personnel du port et les directeurs à propos des opérations financières de l'Administration portuaire. »

De plus, des reçus numérotés en séquence et datés devraient être émis pour toutes les transactions : une copie serait remise aux usagers du port et une autre serait conservée en lieu sûr par l'Administration portuaire. La surveillance des employés et une tenue consciencieuse des dossiers sont essentielles. Dans un certain port, pendant que le personnel régulier était en vacances, l'Administration portuaire a constaté avec surprise que ses revenus augmentaient de façon significative. Les employés de remplacement avaient monté beaucoup plus d'empressement à consigner toutes les transactions et à émettre des reçus. De plus, les usagers du port devraient être encouragés à demander un reçu pour chaque paiement qu'ils effectuent.

« Des vérifications régulières (effectuées par une firme comptable professionnelle) au moins une fois par année aident aussi à tenir tout le monde organisé et informé », précise M. Richardson. Les conclusions de la vérification peuvent alors être présentées

à l'assemblée générale annuelle de l'Administration portuaire et fournir la garantie que les membres du conseil d'administration font preuve de diligence raisonnable en tant que directeurs financiers de l'Administration portuaire.

M. Richardson recommande aussi que, dans la mesure du possible, les administrations portuaires réduisent le risque associé à la présence d'argent liquide dans le bureau en effectuant ce qui suit :

- exiger qu'un dépôt bancaire soit effectué dès que la somme en caisse dans le bureau dépasse un montant pré-établi (p. ex. 200 \$);
- percevoir les droits de port au moyen de déductions automatiques, de cartes de crédit ou de chèques postdatés;
- régler les transactions des visiteurs et des touristes au moyen de cartes de crédit ou d'un système de carte de débit (peser le coût d'un tel système par rapport à la commodité qu'il représente pour le port et ses visiteurs);
- garder toute somme d'argent dans un endroit sûr et restreindre le nombre de personnes qui y ont accès.

« Le meilleur conseil que je puisse donner à tout directeur d'Administration portuaire, dit M. Richardson, est de réviser ses opérations financières sur une base régulière, et s'il a des questions concernant les finances de son Administration portuaire, de demander conseil auprès des PFB ou d'un comptable qualifié. »

On trouvera des renseignements pratiques en matière de gestion financière sur le site Web du Voluntary Sector Knowledge Network (University of Victoria School of Public Administration) à www.vskn.ca/imgt.htm.

Après l'entrée en vigueur du règlement, les parties responsables disposent d'un délai d'un an pour enregistrer les réservoirs de stockage visés auprès d'Environnement Canada, et d'un délai pouvant aller jusqu'à quatre ans pour améliorer tous les systèmes de stockage hors-sol fabriqués en usine qui sont actuellement en usage, afin de les rendre conformes aux nouvelles normes. Appliquées aux termes de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, ce règlement est plus strict que celui qu'il remplace. De plus, un éventail plus vaste de réservoirs devra être enregistré (et être conforme aux normes établies dans le règlement).

Par exemple, alors que le règlement précédent stipulait que tous les réservoirs de stockage souterrains et hors-sol (d'une capacité de 4 000 L ou plus) devaient être enregistrés, le nouveau règlement s'applique à tous les systèmes de stockage souterrains et aux systèmes de stockage hors-sol, à l'exception des systèmes de stockage hors-sol ayant une capacité de 2 500 L ou moins qui sont raccordés à un appareil de chauffage ou à une génératrice de secours. Tous les réservoirs d'huiles usées sont soumis aux exigences d'enregistrement. Les spécifications et les renseignements requis pour l'enregistrement comprennent notamment :

- les plans, dessins et spécifications estampillés et signés par un ingénieur professionnel;
 - une déclaration signée par un installateur certifié assurant que le réservoir satisfait aux exigences de conception et d'installation;
 - les plans conformes à l'exécution déterminant l'emplacement du réservoir sur le plan mis à jour du site pour chaque emplacement;
 - les plans en cas d'urgence environnementale pour chaque site où des systèmes de stockage sont situés.
- Pour de plus amples informations, consultez le site Web sur les Réservoirs de stockage de produits pétroliers et de produits apparentés à www.ec.gc.ca/st-rs/.

L'enregistrement, et probablement aussi à la modernisation et à la surveillance, de tous les réservoirs de stockage situés sur les terres domaniales (notamment les réservoirs de stockage gérés par les administrations provinciales régionales). De la même façon, les réservoirs de stockage de propriété privée installés sur les terres domaniales doivent être enregistrés auprès d'Environnement Canada, et sont sous l'entière responsabilité du propriétaire.

Un nouveau règlement régissant l'entreposage des produits pétroliers et des produits apparentés devrait entrer en vigueur en 2004. Il sera appliqué par la Direction de la protection de l'environnement d'Environnement Canada. Le nouveau règlement exige que le ministre des Pêches et des Océans procède à



GUIDE SUR LES INSTALLATIONS SANITAIRES

La deuxième Fiche technique environnementale de la Région du Pacifique, *Initiative 2: Guide to Harbour Washrooms*, fournit des lignes directrices et des suggestions pour la construction et l'entretien d'installations sanitaires.

Structure

- Remplacement des toilettes sur terre — songer à la protection contre les incendies et à éviter le gel des tuyaux.
- Des installations accessibles aux personnes handicapées, sans obstacle.
- Utilisation du *Code national du bâtiment* — Canada et des codes de compétence locale.

Aménagement

- Créer un aménagement d'un aspect agréable qui s'harmonise aux structures existantes.
- Aménagement visant la facilité d'entretien, la propreté et l'attrait.
- Attention particulière à l'efficacité fonctionnelle, énergétique et économique des systèmes de chauffage, d'éclairage et de ventilation.
- Intégration comme des places d'entreposage, des téléphones publics et des babillards.
- Concept prévoyant un large avant-toit pour fournir un espace extérieur pratique.

Accès

- Accès commode qui permet aux plaisanciers de se déplacer facilement entre les installations et leurs bateaux.
- Emplacement suffisamment rapproché pour permettre la supervision par le personnel du port.

Entretien

- Prévoir une utilisation efficace de l'espace afin de minimiser l'entretien et le nettoyage.
- Inclure des lavabos, des urinoirs et des poubelles installés au mur.
- Éliminer les rempissages quotidiens par l'utilisation de supports à serviettes à main et à papier de grande capacité.
- Minimiser les pertes et le nettoyage quotidien par l'utilisation de séchoirs à mains électriques à déclenchement par capteurs.

Fonctionnement

- Afficher des symboles de toilettes facilement reconnaissables.
- Afficher une liste des numéros de téléphone à utiliser en cas d'urgence.
- Pour obtenir des exemplaires de ces fiches techniques environnementales, communiquez avec les Ports pour petits bateaux de la Région du Pacifique par téléphone au (604) 666-4875 ou par télécopieur au (604) 666-7056.

DES PÊCHEURS SONT REPRÉSENTÉS AU SEIN D'UN ORGANISME DE RÉGLEMENTATION

Intérêts des pêcheurs du Manitoba auprès du conseil d'administration de l'OCPEP. Il remplace à ce poste M. Isfeld qui, après avoir siégé au conseil en tant que représentant nommé par le gouvernement provincial, a été reconduit, cette fois comme représentant nommé par le gouvernement fédéral en remplacement d'un représentant fédéral qui part à la retraite.

Créé en 1969, l'OCPEP est une société d'État fédérale autonome qui agit en tant qu'acheteur, transformateur et spécialiste du marketing du poisson d'eau douce du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, des Territoires du Nord-Ouest et du nord-ouest de l'Ontario. La société distribue ses profits sur une base annuelle aux pêcheurs participants.

UN NAVIRE DE PORT DOVER PARTICIPE À LA RÉCUPÉRATION D'UN AVION ABÎMÉ

Côte est canadienne qui se trouvait sur les lieux. Notre rôle consistait à éloigner les morceaux de glace libres pour protéger les équipes et l'équipement de sauvetage », explique Bill Nadrofsky, le directeur des opérations de Nadro Marine Services. « Le *Vigilant 1*, un bateau de 26 m de longueur et d'une puissance de 1 500 chevaux-vapeur, était le seul remorqueur disponible pour une telle opération, étant donné que les autres remorqueurs du lac Érié étaient déjà pris dans les glaces, qui avaient complètement recouvert la rivière et fermé la voie d'accès vers les autres lacs », explique-t-il.

« Le tirant d'eau du navire (3,7 m) a aussi été pris en compte, dit M. Nadrofsky, le garde-côte tire plus de 6 m, et l'épave se trouve à une profondeur d'environ huit mètres. »

Le vol 0126 de la Georgia Express s'est abîmé dans le lac Érié peu de temps après le décollage de l'île Pelée, le 17 janvier, causant la mort de huit hommes qui rentraient d'un voyage de chasse sur l'île, ainsi que celle du pilote, d'un ami et d'un chien.

Les membres du Conseil consultatif de l'Administration portuaire de Freshwater sont représentés au sein de l'agence de commercialisation qui gère le prix et la vente de leurs prises. En effet, Ron Balantyne, un pêcheur commercial, ancien conseiller de bande pour la Première Nation de Grand Rapids et actuel président de la Grand Rapids Fisherman's Co-op, ainsi que Edward Isfeld, un pêcheur commercial, ancien président de la Lake Winnipeg Fisherman's Association et actuel président de l'Administration portuaire de Winnipeg Beach, ont été tous deux nommés au conseil d'administration de l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce (OCPEP) en novembre 2003.

En tant que représentant nommé recommandé, M. Balantyne représentera les

Le *Vigilant 1*, un remorqueur appartenant à l'entreprise Nadro Marine Services de Port Dover (Ontario), dans la Région du Centre et de l'Arctique, a participé à la récupération d'un avion qui s'était abîmé dans les eaux du lac Érié à la fin de janvier.

« Nous étions là pour prêter assistance au *Samuel Kistley*, le brise-glace de la Garde

UN SITE WEB FAVORISE LA COMMUNICATION

La Région du Centre et de l'Arctique couvre un vaste territoire qui s'étend de l'Ontario à l'Alberta et vers le nord jusqu'au Nunavut. On y dénombre actuellement 28 administrations portuaires, et 6 autres ont été proposées. Pour chacune, les communications avec les autres administrations portuaires constituent un énorme défi.

« Le site Web du Conseil consultatif de l'Administration portuaire de Freshwater (CCAPF) (www.thaac.com) vise à améliorer les communications entre les administrations portuaires », explique Kelly Beech, une étudiante en administration employée au bureau des Ports pour petits bateaux de Winnipeg.

Le site contient aussi les versions en format PDF du bulletin d'information du CCAPF, intitulé *Anchors Aweigh* (Levons l'ancre), ainsi que des nouvelles d'intérêt pour les ports de la Région du Centre et de l'Arctique et des liens utiles, comme le lien au site Web national des Ports pour petits bateaux (www.dfo-mpo.gc.ca/sch) et au site du Weather Network (MétéoMédia) (www.theweathernetwork.com ou www.meteomedia.com).

INAUGURATION AU PORT DE BAYFIELD

Les installations renouvelées du port de Bayfield et en 2001 (encadré).



L'Administration portuaire de Bayfield, en Nouvelle-Écosse, a sensibilisé la population à ses activités et présenté les nouvelles installations agrandies et renouvelées de Bayfield à l'occasion de l'inauguration du nouveau quai, le 5 juillet 2003. Des centaines de personnes ont assisté à cet événement, qui a été l'occasion pour les familles, les membres de la collectivité et les dignitaires locaux de se divertir en prenant des rafraîchissements gratuits et en participant à une foule d'activités : balades en bateaux, jeux, tirages, musique, joueurs de tambour des Premières Nations, stands d'exposition, et plus encore. Deux pêcheurs à la retraite ont coupé le ruban pour marquer l'ouverture officielle du quai.



À Winnipeg Beach, des nouveaux quais flottants remplacent un quai sur pieux de bois vieux de 50 ans. Les quais flottants, fabriqués en Douglas taxifolié et comportant des réservoirs remplis de mousse polystyrène, sont ancrés à la rive au moyen de pieux d'acier. Le système d'ancrage permet aux quais de monter et descendre selon les variations du niveau d'eau.

taille, mesurant entre 14 et 19 m, qui sont utilisés pour la pêche printanière du coregone dans la partie nord du lac. « Les nouveaux quais flottants sont nommés "quais des coregones" parce qu'ils sont assez grands pour permettre d'y amarrer un bateau de pêche du coregone », explique M. Freeman.

INCENDIE VITE MAÎTRISÉ GRÂCE À LA FORMATION

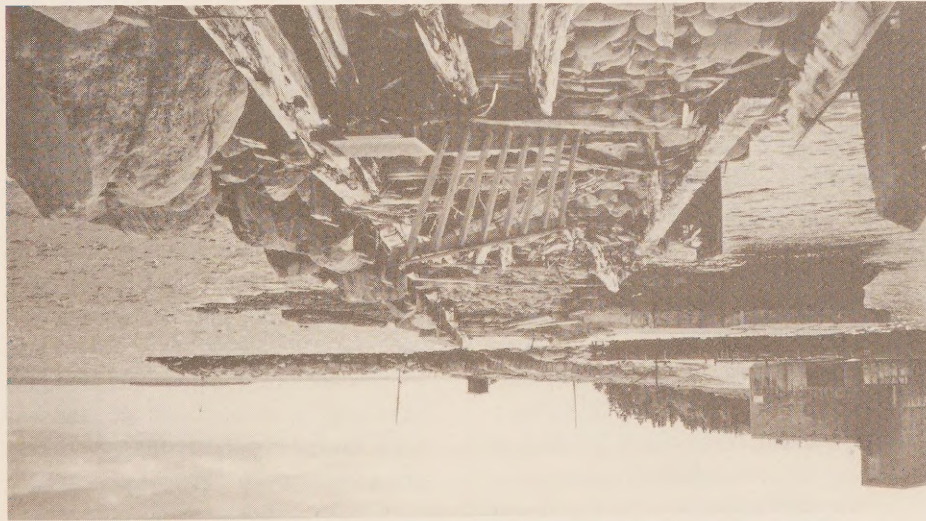
Un projet visant à remplacer le vieux quai sur pieux de bois à Winnipeg Beach, sur le Lac Winnipeg, sera terminé cet été. « Le vieux quai a été construit il y a environ 50 ans, et certaines de ses composantes étaient complètement pourries », explique Ed Isfeld, président de l'Administration portuaire de Winnipeg Beach Inc. « Le travail effectué cet été mènera à son terme un projet commencé en 2001, alors que près de 92 m du quai étaient remplacés par des quais flottants », dit M. Isfeld. Les 61 m restants du quai sur pieux de bois du port seront remplacés par des quais flottants et plus économiques. Avant la construction et l'installation des nouveaux quais flottants, les vieux pieux pourris seront enlevés et la zone sous-marine couverte de roches et de moellons.

Keith Freeman, un agent de développement de la Région du Centre et de l'Arctique, décrit ainsi la composition des nouveaux quais flottants : « Les quais flottants de 2,7 m de largeur sont formés de sections de 0,1 m de longueur en bois de Douglas taxifolié traité et de réservoirs de polyéthylène extrudé remplis de mousse polystyrène. Les quais sont ancrés à la rive à l'aide de pieux d'acier, ajoutés-t-il, de façon qu'ils puissent monter et descendre suivant le mouvement de l'eau. Les variations du

« Deux pompiers ont accroché les conduites d'incendie sèches, deux autres ont revêtu l'équipement de protection contre la fumée pendant que l'officier responsable évaluait la situation », raconte Bob Olsen, le directeur du port de Queen Charlotte City. « L'incendie a été signalé à 11 h 05 et à 11 h 20, il était éteint. Grâce à la rapidité d'intervention, le navire n'a subi que des dommages minimes, souligne M. Olsen. La source présumée de l'incendie est un cordon électrique usé et préalablement brûlé. « La formation des pompiers et les séances de planification et d'exercices qui ont suivi ont joué un rôle important dans la rapidité d'intervention et la maîtrise du feu », dit la formation a vraiment porté fruit ! »

Une formation de lutte contre les incendies qui a eu lieu récemment à Queen Charlotte City, en Colombie-Britannique, n'aurait pu être tenue à un moment plus appropriée. Le 21 novembre, les pompiers volontaires ont répondu en quelques minutes au signallement de fumée qui s'élevait en tourbillonnant d'un navire amarré dans le port de Queen Charlotte City. Ils ont réagi rapidement et sans hésitation, grâce au cours qu'ils ont suivi sur les techniques de lutte contre les incendies maritimes et aux séances subséquentes d'exercices pratiques (voir l'article intitulé « Les incendies : êtes-vous prêt? » dans le numéro du printemps 2003 de *Forum*).

RÉACTION RAPIDE APRÈS LE PASSAGE DE L'OURAGAN JUAN



L'ouragan Juan a tout détruit sur son passage mais grâce à l'intervention rapide et à la collaboration des organismes gouvernementaux et communautaires, les ports ont été remis en état de fonctionnement en un temps record.

Bruce Holland, président de l'Administration portuaire de Terence Bay/Lower Prospect. Et il ajoute : « Le quai de l'État [soulevé de ses assises et déformé par la puissance de la tempête] a été réparé immédiatement. Nous avons été très heureux de recevoir une réponse et le financement aussi rapide-ment ». La réparation et la reconstruction des quais privés et des bâtiments admissibles au financement d'urgence se poursuivent selon le temps disponible.

Partout, les administrations portuaires et les organisations communautaires ont uni leurs efforts pour nettoyer leurs villes et leurs ports, procédant à l'enlèvement des nombreux arbres tombés ainsi que des masses de végétation marine et de débris éparpillées partout. Les collectivités de Terence Bay/Lower Prospect, Three Rathom Harbour, Sambro, United Communities, West Berlin et Feltzen South méritent une mention spéciale pour leurs efforts de nettoyage.

UNE FORMATION OFFRE DE NOUVELLES POSSIBILITÉS DE CARRIÈRE

Une personne qui a suivi le cours en santé et sécurité au travail organisé par les Ports pour petits bateaux découvre un intérêt nouveau et de nouvelles possibilités de carrière. Ce cours a été offert en juillet 2003 à Hermitage, Terre-Neuve-et-Labrador (voir l'article intitulé « Former des "ambassadeurs de la sécurité" » dans le numéro d'automne 2003 de *Forum*). « J'ai simplement trouvé tout ça fascinant, dit Etta Loveless, de Seal Cove. La sécurité est quelque chose que tellement de gens tiennent pour acquise, mais le

cours a aidé à voir la sécurité et la prévention sous un jour différent. » Mme Loveless a suivi d'autres cours et elle est maintenant qualifiée en tant que formatrice et agente en santé et sécurité au travail pour les sites comportant plus de 10 travailleurs. Elle a obtenu son diplôme en octobre 2003 et elle donne maintenant les cours parrainés par les Ports pour petits bateaux. « Je souhaite poursuivre ma formation et devenir inspectrice en santé et sécurité en milieu de travail », explique-t-elle.

CBC VISITE PORT DE GRAVE

Le 30 septembre, lendemain du jour où l'ouragan Juan a balayé la région des Maritimes, le personnel des Ports pour petits bateaux inspectait et évaluait les dégâts laissés sur son passage. Les dommages étaient considérables à la grandeur de la région. « Pratiquement toutes les installations portuaires entre Queen's County et Halifax County [environ 350 km de côte] ont été endommagées », décrit Bryce Duggan, gestionnaire des opérations. Après avoir effectué les premières évaluations, le personnel des Ports pour petits bateaux a communiqué avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour demander qu'on envoie des ingénieurs et techniciens pour planifier et exécuter les réparations nécessaires (en y affectant environ 1,5 millions de dollars de financement d'urgence). « La situation était urgente, car les travaux de réparation devaient être terminés à temps pour l'ouverture de la saison automnale de la pêche du homard, qui débute le 25 novembre », insiste M. Duggan. « Ce délai a été respecté même s'il reste encore beaucoup de travail à faire », dit

L'excitation était plus grande qu'en temps normal lors de la cinquième nuit d'illumination des bateaux à Port de Grave, Terre-Neuve-et-Labrador. Le 8 décembre, l'émission de nouvelles de CBC *The National* a été diffusée en direct de l'édifice commémoratif Morgan & Hawe, siège de l'Administration portuaire de Port de Grave. Il s'agissait du premier de six épisodes de la série « Road Stories » diffusée dans le cadre de *The National*. L'émission, animée par Peter Mansbridge, Rex Murphy et Carl Wells, présentait une « avant-première » de l'illumination des bateaux, une fête communautaire qui doit se dérouler un peu plus tard dans la semaine.



UNE ACTION RAPIDE CONFINER UN DÉVERSEMENT

L'équipe de l'Impériale a déployé un grand barrage flottant autour du quai afin de prévenir des fuites en dehors de la zone affectée. En l'espace de trois jours, un camion de pompage conçu pour la récupération du pétrole a retiré tout le carburant déversé dans le port et celui qui se trouvait dans la canalisation qui fuyait. La deuxième canalisation a été vidée à l'aide d'une pompe deux mois plus tard, ce qui a permis de récupérer environ 1 000 gallons de carburant et 50 gallons d'eau contaminée par le carburant.

« Cet incident démontre l'importance et la valeur d'une Administration portuaire pour la collectivité et l'environnement, conclut M. Cheeseman, sans administration portuaire, il n'y a pas de personnes responsables dans le port. Or, comme il est facile de supposer que "quelqu'un d'autre va s'en occuper", cela pourrait avoir des conséquences désastreuses ».

partir des navires pétroliers jusqu'aux réservoirs de stockage terrestres. Fermées au moyen d'un capuchon lorsque le système a été définitivement arrêté en 1993, les canalisations situées sous le quai se sont détériorées à cause de leur exposition prolongée à l'eau salée. M. Ryan a immédiatement placé un bari sous la fuite et déployé un barrage absorbant afin d'empêcher que la nappe de pétrole ne s'étende plus encore.

Les Ports pour petits bateaux, la Compagnie pétrolière Impériale, les ministères provinciaux de l'Environnement et du Travail, Environnement Canada et le conseil municipal de Port Saunders ont répondu rapidement aux appels de M.M. Ryan et Cheeseman. Dans un délai de cinq heures, des représentants de tous les organismes contactés étaient sur les lieux. Une unité de récupération du pétrole de la Compagnie pétrolière Impériale est arrivée plus tard le même soir, alors qu'elle se trouvait à trois heures de là.

En juin 2003, on est rapidement venu à bout d'un petit déversement de carburant à Port Saunders (Terre-Neuve-et-Labrador), grâce à la formation parrainée par les Ports pour petits bateaux ainsi qu'aux trousseaux de déversement et des procédures d'urgence.

« Le personnel de l'Administration portuaire a pris des mesures rapides et adéquates afin de confiner le déversement et de contacter les organismes appropriés », dit Jim Cheeseman, qui est chef de secteur des Ports pour petits bateaux pour l'ouest de Terre Neuve et le sud du Labrador.

Lorsque la nappe de pétrole a été signalée, le superviseur du port, Maurice Ryan, a d'abord pensé à une évacuation non autorisée d'eau de cale. Toutefois, en l'espace de quelques minutes, on découvrait la source du déversement : l'une des deux canalisations d'essence installées par la Compagnie pétrolière Impériale en 1961 pour le transfert du carburant destiné à la collectivité à

LA COLLABORATION POUR ÉVITER DES DOMMAGES

Lockeport, qui a été la première personne à signaler le déversement, tôt en cette première journée de la saison de la pêche du homard.

« Une seule journée, ou même quelques heures plus tard, et nous aurions eu à protéger un très grand nombre de cageots à homards. »

Une rafale d'appels téléphoniques a amené au port des représentants des Ports pour petits bateaux, de la Garde côtière canadienne, du ministère de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, des agents locaux de conservation et de protection ainsi que de deux entreprises du secteur de l'environnement qui venaient évaluer la situation et commencer le nettoyage.

Des barrages flottants absorbants placés autour du navire ont confiné toute autre fuite. Ensuite, des rangs doubles de barrières flottantes non absorbants ont été placés autour des autres zones du port, dont ceux des 13 cageots à homards. « Le carburant se serait imprégné dans le bois et l'aurait rendu inutilisable », explique M. Malloy.



Une intervention rapide de la part de nombreux organismes a permis d'éviter la contamination de cageots à homards en bois et de l'environnement par du carburant diesel et de l'huile à moteur qui fuyaient d'un bateau à la dérive dans le port de Lockeport, en Nouvelle-Écosse.

« C'est une chance que l'incident s'est produit à ce moment précis », déclare Eugene Scott, le superviseur du port de

En novembre 2003, des dommages environnementaux et économiques graves semblaient imminents lorsqu'un navire en radoub au port de Lockeport, en Nouvelle-Écosse, est soudainement parti à la dérive, déversant du carburant dans le port.

Heureusement, le port a évité toutes conséquences fâcheuses. « De nombreux facteurs ont joué en notre faveur », explique Bill Malloy, gestionnaire des opérations, Côte Sud-Est, région des Maritimes. « Parmi les facteurs déterminants, mentionnons les bonnes relations de travail entre tous les organismes concernés et un représentant de l'Administration portuaire sur place qui savait quoi faire », souligne-t-il.

De plus, les conditions de vent et de marées qui ont confiné le diesel (carburant qui s'évapore rapidement) déversé à environ un quart de la surface du bassin intérieur du port, ont aidé à la situation. « Tout ce que nous avons eu à faire vraiment a été de confiner la nappe de carburant et de laisser la nature suivre son cours. »

CONSULTATIONS ET BONNES NOUVELLES À L'ORDRE DU JOUR DU CCNAP

qu'en raison des contraintes financières à l'échelle du gouvernement, ils devraient explorer de nouvelles possibilités et adopter de nouvelles méthodes de fonctionnement visant, à la fois, à réduire les frais et à augmenter les revenus. Il a parlé aux membres du CCNAP d'un atelier interne qui s'est déroulé au début de l'automne et auquel ont participé des employés du Ministère et d'anciens employés des PPB. L'atelier comportait une séance de remue-ménages où l'on proposait des options pour de nouvelles façons de faire les choses. Il a promis que le CCNAP serait engagé dans le processus consultatif. Le jour suivant, M. Da Pont a rejoint le groupe et a offert aux cinq régions l'occasion de lui faire part de leurs points de vue et préoccupations.

D'autres sujets importants ont été discutés au cours de la réunion de deux jours, notamment des questions concernant l'assurance et l'impact potentiel d'une réforme de la Loi sur les corporations canadiennes. Les bonnes nouvelles pour les administrations PPB d'explorer diverses possibilités en vue de l'achat d'une couverture d'assurance responsabilité pour blessures corporelles pour les membres des conseils d'administration des administrations portuaires. Des présentations ont aussi été faites sur le nouveau Forum de discussion des AP en ligne ainsi que sur des stratégies améliorées de perception des droits pour augmenter les revenus, lesquelles s'appuient sur les résultats d'un sondage national auprès des administrations portuaires.

Fort Amherst — suite de la page 1

La plus grande partie des revenus du Fort Amherst Small Boat Basin provient des installations et des services de débarquement. L'Administration portuaire a perçu un demi-cent la livre sur quelque 6 millions de livres (2,75 millions de kg) de pétrole, de crabes, de crepards de mer et de homards débarqués aux installations de Fort Amherst en 2003, soit environ le quart du volume total des prises entrant au Port de St. John's. Les prises sont ensuite livrées par camion aux usines de transformation situées dans d'autres collectivités, comme Port de Grave, à 50 km. L'Administration portuaire loue un espace à une entreprise d'approvisionnement en poisson; elle a également acheté et revendu des engins de pêche au pétrole dans le passé.

Parce que le Fort Amherst Small Boat Basin a été conçu lorsque la plupart des pêcheurs utilisaient des bateaux d'une longueur inférieure à 14 m, à peine sa construction était-elle achevée qu'il était déjà un peu étroit pour les bateaux plus gros utilisés de nos jours. « Nous économisons un peu d'espace et protégeons les bateaux en utilisant le côté extérieur des quais pour le débarquement et en réservant le côté intérieur des quais et des apports pour l'amarrage », dit M. Mullett. Les Ports pour petits bateaux et l'Administration portuaire discutent actuellement d'un agrandissement du bassin pour accueillir un plus grand nombre de bateaux de plus grande taille. Cela aura pour effet d'augmenter les revenus de l'Administration portuaire et d'améliorer sa capacité à fournir des services.

Les efforts consacrés à la création du bassin et à l'aménagement de ses nombreux services, ainsi que les efforts actuels en vue de l'agrandissement du port permettront à l'Administration portuaire de Fort Amherst de continuer à servir St. John's et Terre-Neuve d'une façon tout aussi compétente dans l'avenir qu'elle l'a fait dans le passé.

portuaire (www.smallboatbasin.nl.net).

Vous pouvez voir des photos, obtenir les coordonnées de personnes ressources ou consulter la liste des services offerts au Fort Amherst Small Boat Basin sur le site Web de l'Administration



Imprimé sur du papier recyclé

ISSN 1203-5564

© Ministère des Travaux publics et des Services
gouvernementaux Canada 2004

Ottawa (Ontario) K1A 0B6

Pêches et Océans Canada

Ports pour petits bateaux, 14N178

Publié par

Whitehall Associates

Services de rédaction et de production

Site Web : www.dfo-mpo.gc.ca/sch

Courriel : schinfo@dfo-mpo.gc.ca

Télécopieur : (613) 952-6788

et Levi Timmermans

Collaborateurs : Émilie Thériault

Rédactrice : Lisa Marie Dyché

Rédacteur adjoint : Richard Lockert

Rédactrice en chef : Linda Brisebois

Forum des administrations portuaires, vol. 10, n° 1

sch/ha-listserve_f.html.

à l'adresse : www.dfo-mpo.gc.ca/

accéder simplement au site Web des PPB

devenir membre du forum de discussion,

Pour en savoir davantage ou pour

cerner les administrations portuaires.

des commentaires sur tout ce qui con-

leurs inquiétudes, échanger des idées et

peuvent partager leurs points de vue et

intéressés du public partout au Canada

le personnel des PPB et les membres

membres des administrations portuaires,

Grâce au forum de discussion des AP, les

faites connaître votre point de vue

mé les Ports pour petits bateaux (PPB)

tion ministérielle et d'ajustement. Il a infor-

fourni une mise à jour sur le Projet d'évalua-

au ministère des Pêches et des Océans, a

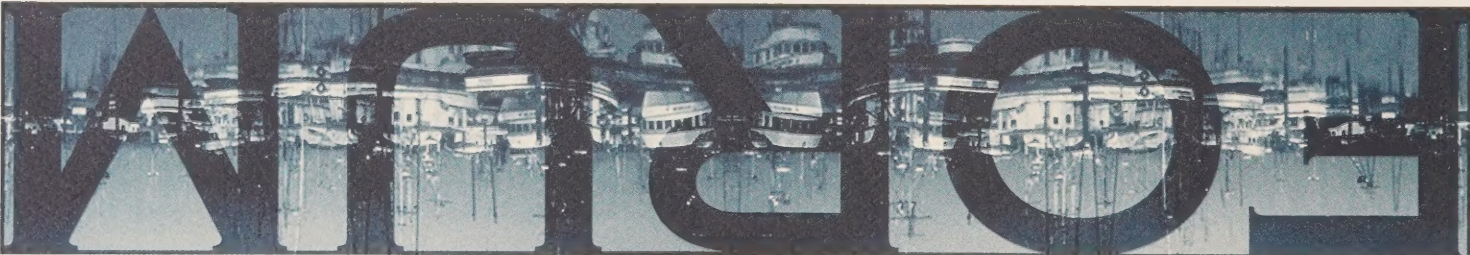
Ressources humaines et services intégrés,

George Da Pont, sous-ministre adjoint des

21 novembre 2003.

(CCNAP) s'est tenue à Ottawa du 19 au

La réunion d'automne 2003 du Comité consul-



FORT AMHERST : AU SERVICE DE LA COLLECTIVITÉ

Fort Amherst est au service de la collectivité de St. John's et de la province de Terre-Neuve-et-Labrador depuis plus de 200 ans. Le fort lui-même a été construit dans les années 1770 pour défendre l'entrée du « goulet », le canal qui mène au Port de St. John's. Bien que le fort d'origine ait disparu, le même site, perché sur une colline surplombant la rive sud du goulet, a été utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale comme emplacement d'artillerie pour protéger le port contre les sous-marins allemands.

Aujourd'hui, le Fort Amherst Small Boat Basin est un port qui abrite les bateaux des pêcheurs de St. John's et d'autres collectivités environnantes. « St. John's est la ville la plus ancienne du Canada et son port est le plus grand port de pêche de Terre-Neuve. De plus, Fort Amherst joue un rôle important pour la ville de même que pour le port », dit Bill Jenkins, agent de programme pour l'est de Terre-Neuve.

« Depuis de nombreuses années, les bateaux de pêche utilisent le côté sud du Port de St. John's, explique M. Jenkins, alors que les gros navires océaniques commerciaux utilisent le côté nord. Étant donné l'évolution de la pêche (et de la taille des bateaux), la pénurie croissante d'espace et de services modernes a incité les pêcheurs locaux et les Ports pour petits bateaux à chercher des mouillages supplémentaires. Aucun site n'était véritablement bon, dit-il. Finalement, nous avons opté pour le site du Fort Amherst et y avons aménagé le bassin pour petits bateaux à partir de la côte. »

Une fois le choix du site établi et les demandes de financement approuvées par le gouvernement fédéral, une année entière de construction a suivi. Pour créer l'espace

nécessaire au mouillage et aux services le long de la pente abrupte et rocheuse du littoral, des tonnes de roches ont été déversées et nivelées afin de construire des routes, des espaces de stationnement et de construction, et des brise-lames. De plus, des quais à caissons et des appointements ont été aménagés. À ce moment-là, il s'agissait, selon M. Jenkins, du plus gros projet jamais entrepris par les Ports pour petits bateaux, et son coût s'élève à 8 millions de dollars. L'Administration portuaire de Fort Amherst Small Boat Basin a été juridiquement constituée, et l'exploitation du port a débuté en août 1991.

« Aujourd'hui, parmi les quelque 150 bateaux de pêche qui utilisent les installations du port de St. John's durant l'été, 75 mouillent au bassin de Fort Amherst », dit Dan Mullett, le superviseur du port.

Depuis la constitution en société de l'Administration portuaire, le conseil d'adminis-

Le Fort Amherst Small Boat Basin, comprenant une grande zone asphaltée pour les camions (qu'on peut voir à la gauche de la photo), l'espace pour les bureaux de l'Administration portuaire et les ateliers, les brise-lames et les quais, a été aménagé sur la rive rocheuse et escarpée du « goulet ».



tration et le personnel du port ont travaillé fort à l'élaboration d'une gamme complète de services pour les pêcheurs. Ces services comprennent le mouillage, l'entreposage et le lancement des bateaux ainsi que l'élimination des huiles usées. Les pêcheurs trouveront aux installations des raccordements électriques, des lieux de débarquement des prises, un chariot élévateur à fourche, un atelier de soudage entièrement équipé qu'ils peuvent louer, ainsi que des produits comme la fibre de verre et d'autres matériaux. Tout ceci profite autant aux pêcheurs (parmi lesquels plusieurs sont occasionnels et retournent à leur port d'attache pendant l'hiver) qu'à l'Administration portuaire. « Tout ce dont ils ont besoin, ils le trouvent ici sur place, explique M. Mullett, et si une occasion de faire un peu d'argent se présente, nous ne manquerons pas de l'exploiter. »

Suite à la page 2

